L'idéologie sociale de la bagnole



par André Gorz, dans "Le Sauvage", septembre-octobre 1973

Le vice profond des bagnoles, c’est qu’elles sont comme les châteaux ou les villas sur la Côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d’une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple. A la différence de l’aspirateur, de l’appareil de T.S.F. ou de la bicyclette, qui gardent toute leur valeur d’usage quand tout le monde en dispose, la bagnole, comme la villa sur la côte, n’a d’intérêt et d’avantages que dans la mesure où la masse n’en dispose pas. C’est que, par sa conception comme par sa destination originelle, la bagnole est un bien de luxe. Et le luxe, par essence, cela ne se démocratise pas : si tout le monde accède au luxe, plus personne n’en tire d’avantages ; au contraire : tout le monde roule, frustre et dépossède les autres et est roulé, frustré et dépossédé par eux.

La chose est assez communément admise, s’agissant des villas sur la côte. Aucun démagogue n’a encore osé prétendre que démocratiser le droit aux vacances, c’était appliquer le principe : *Une villa avec plage privée pour chaque famille française.* Chacun comprend que si chacune des treize ou quatorze millions de familles devait disposer ne serait-ce que de 10 m de côte, il faudrait 140 000 km de plages pour que tout le monde soit servi ! En attribuer à chacun sa portion, c’est découper les plages en bandes si petites — ou serrer les villas si près les unes contre les autres — que leur valeur d’usage en devient nulle et que disparaît leur avantage par rapport à un complexe hôtelier. Bref, la démocratisation de l’accès aux plages n’admet qu’une seule solution : la solution collectiviste. Et cette solution passe obligatoirement par la guerre au luxe que constituent les plages privées, privilèges qu’une petite minorité s’arroge *aux dépens* de touTEs.

Or, ce qui est parfaitement évident pour les plages, pourquoi n’est-ce pas communément admis pour les transports ? Une bagnole, de même qu’une villa avec plage, n’occupe-t-elle pas un *espace rare* ? Ne spolie-t-elle pas les autres usagers de la chaussée (piétons, cycliste, usagers des trams ou bus) ? Ne perd-elle pas toute valeur d’usage quand tout le monde utilise la sienne ? Et pourtant les démagogues abondent, qui affirment que chaque famille a droit à au moins une bagnole et que c’est à l’ “État” qu’il appartient de faire en sorte que chacun puisse stationner à son aise, rouler à 150 km/h, sur les routes du week-end ou des vacances.

La monstruosité de cette démagogie saute aux yeux et pourtant la gauche ne dédaigne pas d’y recourir. Pourquoi la bagnole est-elle traitée en vache sacrée ? Pourquoi, à la différence des autres biens “privatifs”, n’est-elle pas reconnue comme un luxe antisocial ? La réponse doit être cherchée dans les deux aspects suivants de l’automobilisme.

1. L’automobilisme de masse matérialise un triomphe absolu de l’idéologie bourgeoise au niveau de la pratique quotidienne : il fonde et entretient en chacun la croyance illusoire que chaque individu peut prévaloir et s’avantager *aux dépens de tous.* L’égoïsme agressif et cruel du conducteur qui, à chaque minute, assassine symboliquement “les autres”, qu’il ne perçoit

plus que comme des gênes matérielles et des obstacles à sa propre vitesse, cet égoïsme agressif et compétitif est l'avènement, grâce à l'automobilisme quotidien, d'*un comportement universellement bourgeois (*"*On ne fera jamais le socialisme avec ces gens-la*", me disait un ami est-allemand, consterné par le spectacle de la circulation parisienne).

2. L'automobile offre l'exemple contradictoire d'un objet de luxe qui a été dévalorisé par sa propre diffusion. Mais cette dévalorisation pratique n'a pas encore entraîné sa dévalorisation idéologique : le mythe de l'agrément et de l'avantage de la bagnole persiste alors que les transports collectifs, s'ils étaient généralisés, démontreraient une supériorité éclatante. La persistance de ce mythe s'explique aisément : la généralisation de l'automobilisme individuel a évincé les transports collectifs, modifié l'urbanisme et l'habitat et transféré sur la bagnole des fonctions que sa propre diffusion a rendues nécessaires. Il faudra une révolution idéologique ("culturelle") pour briser ce cercle. Il ne faut évidemment pas l'attendre de la classe dominante (de droite ou de gauche).

Voyons maintenant ces deux points de plus près.

Quand la voiture a été inventée, elle devait procurer à quelques bourgeois très riches un privilège tout à fait inédit : celui de rouler beaucoup plus vite que tous les autres. Personne, jusque-là, n'y avait encore songé : la vitesse des diligences était sensiblement la même, que vous fussiez riches ou pauvres ; la calèche du seigneur n'allait pas plus vite que la charrette du paysan, et les trains emmenaient tout le monde à la même vitesse (ils n'adoptèrent des vitesses différenciées que sous la concurrence de l'automobile et de l'avion). Il n'y avait donc pas, jusqu'au tournant du dernier siècle, une vitesse de déplacement pour l'élite, une autre pour le peuple. L'auto allait changer cela : elle étendait, pour la première fois, la différence de classe à la vitesse et au moyen de transport.

Ce moyen de transport parut d'abord inaccessible à la masse tant il était différent des moyens ordinaires : il n'y avait aucune mesure entre l'automobile et tout le reste : la charrette, le chemin de fer, la bicyclette ou l'omnibus à cheval. Des êtres d'exception se promenaient à bord d'un véhicule autotracté, pesant une bonne tonne, et dont les organes mécaniques, d'une complication extrême, étaient d'autant plus mystérieux que dérobés aux regards. Car il y avait aussi cet aspect-là, qui pesa lourd dans le mythe automobile : pour la première fois, des hommes chevauchaient des véhicules individuels dont les mécanismes de fonctionnement leur étaient totalement inconnus, dont l'entretien et même l'alimentation devaient être confiés par eux à des spécialistes.

Paradoxe de la voiture automobile : en apparence, elle conférait à ses propriétaires une indépendance illimitée, leur permettant de se déplacer aux heures et sur les itinéraires de leur choix à une vitesse égale ou supérieure à celle du chemin de fer. Mais, en réalité, cette autonomie apparente avait pour envers une dépendance radicale : à la différence du cavalier, du charretier ou

du cycliste, l'automobiliste allait dépendre pour son alimentation en énergie, comme d'ailleurs pour la réparation de la moindre avarie, des marchands et spécialistes de la carburation, de la lubrification, de l'allumage et de l'échange de pièces standard. A la différence de tous les propriétaires passés de moyens de locomotion, l'automobiliste allait avoir un rapport d'*usager* et de *consommateur* — et non pas de *possesseur* et de *maître* — au véhicule dont, formellement, il était le propriétaire. Ce véhicule, autrement dit, allait l'obliger à consommer et à utiliser une foule de services marchands et de produits industriels que seuls des tiers pourraient lui fournir. L'autonomie apparente du propriétaire d'une automobile recouvrait sa radicale dépendance.

Les magnats du pétrole perçurent les premiers le parti que l'on pourrait tirer d'une large diffusion de l'automobile : si le peuple pouvait être amené à rouler en voiture à moteur, on pourrait lui vendre l'énergie nécessaire à sa propulsion. Pour la première fois dans l'histoire, les hommes deviendraient tributaires pour leur locomotion d'une source d'énergie marchande. Il y aurait autant de clients de l'industrie pétrolière que d'automobilistes — et comme il y aurait autant d'automobilistes que de familles, le peuple tout entier allait devenir client des pétroliers. La situation dont rêve tout capitaliste allait se réaliser : tous les hommes allaient dépendre pour leurs besoins quotidiens d'une marchandise dont une seule industrie détiendrait le monopole.

Il ne restait qu'à amener le peuple à rouler en voiture. Le plus souvent, on croit qu'il ne se fit pas prier : il suffisait, par la fabrication en série et le montage à la chaîne, d'abaisser suffisamment le prix d'une bagnole ; les gens allaient se précipiter pour l'acheter. Il se précipitèrent bel et bien, sans se rendre compte qu'on les menait par le bout du nez. Que leur promettait, en effet, l'industrie automobile ? Tout bonnement ceci : "*Vous aussi, désormais, aurez le privilège de rouler, comme les seigneurs et bourgeois, plus vite que tout le monde. Dans la société de l'automobile, le privilège de l'élite est mis à votre portée.*"

Les gens se ruèrent sur les bagnoles jusqu'au moment où, les ouvriers y accédant à leur tour, les automobilistes constatèrent, frustrés, qu'on les avait bien eus. On leur avait promis un privilège de bourgeois ; ils s'étaient endettés pour y avoir accès et voici qu'ils s'apercevaient que tout le monde y accédait en même temps. Mais qu'est-ce qu'un privilège si tout le monde y accède ? C'est un marché de dupes. Pis, c'est chacun contre tous. C'est la paralysie générale par empoignade générale. Car lorsque tout le monde prétend rouler à la vitesse privilégiée des bourgeois, le résultat, c'est que rien ne roule plus, que la vitesse de circulation urbaine tombe — à Boston comme à Paris, à Rome ou à Londres — au-dessous de celle de l'omnibus à cheval et que la moyenne, sur les routes de dégagement, en fin de semaine, tombe au-dessous de la vitesse d'un cycliste.

Rien n'y fait : tous les remèdes ont été essayés, ils aboutissent tous, en fin de compte, à aggraver le mal. Que l'on multiplie les voies radiales et les voies circulaires, les transversales aériennes, les routes à seize voies et à péages, le résultat est toujours le même : plus il y a de voies de desserte, plus il y a de voitures qui y affluent et plus est paralysante la congestion de la

circulation urbaine. Tant qu'il y aura des villes, le problème restera sans solution : si large et rapide que soit une voie de dégagement, la vitesse à laquelle les véhicules la quittent, pour pénétrer dans la ville, ne peut être plus grande que la vitesse moyenne, dans Paris, elle sera de 10 à 20 km/h, selon les heures, on ne pourra quitter à plus de 10 ou 20 km/h les périphériques et autoroutes desservant la capitale. On les quittera même à des vitesses beaucoup plus faibles dès que les accès seront saturés et ce ralentissement se répercutera à des dizaines de kilomètres en amont s'il y a saturation de la route d'accès.

Il en va de même pour toute ville. Il est impossible de circuler à plus de 20 km/h de moyenne dans le lacis de rues, avenues et boulevards entrecroisés qui, à ce jour, étaient le propre des *villes*. Toute injection de véhicules plus rapides perturbe la circulation urbaine en provoquant des goulots, et finalement la paralyse.

Si la voiture doit prévaloir, il reste une seule solution : supprimer les villes, c'est-à-dire les étaler sur des centaines de kilomètres, le long de voies monumentales, de banlieues autoroutières. C'est ce qu'on a fait aux Etats-Unis. Ivan Illich (*Energie et Equité*, Ed. Le Seuil) en résume le résultat en ces chiffres saisissants : "*L'Américain type consacre plus de mille cinq cents heures par an (soit trente heures par semaine, ou encore quatre heures par jour, dimanche compris) à sa voiture : cela comprend les heures qu'il passe derrière le volant, en marche ou à l'arrêt ; les heures de travail nécessaires pour la payer et pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et impôts... A cet Américain, il faut donc mille cinq cents heures pour faire (dans l'année) 10 000 km. Six km lui prennent une heure. Dans les pays privés d'industrie des transports, les gens se déplacent à exactement cette même vitesse en allant à pied, avec l'avantage supplémentaire qu'ils peuvent aller n'importe où et pas seulement le long des routes asphaltées.*"

Il est vrai, précise Illich, que dans les pays non industrialisés les déplacements n'absorbent que 2 à 8 % du temps social (ce qui correspond vraisemblablement à deux à six heures *par semaine*). Conclusion suggérée par Illich : l'homme à pied couvre autant de kilomètres en une heure consacrée au transport que l'homme à moteur, mais il consacre à ses déplacements cinq à dix fois moins de temps que ce dernier. Moralité : plus une société diffuse ces véhicules rapides, plus — passé un certain seuil — les gens y passent et y perdent de temps à se déplacer. C'est mathématique.

La raison ? Mais nous venons à l'instant de la voir : on a éclaté les agglomérations en interminables banlieues autoroutières, car c'était le seul moyen d'éviter la congestion véhiculaire des centres d'habitation. Mais cette solution a un revers évident : les gens, finalement, ne peuvent circuler à l'aise que parce qu'ils sont loin de tout. Pour faire place à la bagnole, on a multiplié les distances : on habite loin du lieu de travail, loin de l'école, loin du supermarché — ce qui va exiger une deuxième voiture pour que la "femme au foyer" puisse faire les courses et conduire les enfants à l'école. Des sorties ? Il

n'en est pas question. Des amis ? Il y a des voisins... et encore. La voiture, en fin de compte, fait perdre plus de temps qu’elle n’en économise et crée plus de distances qu’elle n’en surmonte. Bien sûr, vous pouvez vous rendre à votre travail en faisant du 100 km/h ; mais c’est parce que vous habitez à 50 km de votre job et acceptez de perdre une demi-heure pour couvrir les dix derniers kilomètres. Bilan : “*Les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre au travail*” (Ivan Illich).

Vous direz peut-être : “*Au moins, de cette façon, on échappe à l’enfer de la ville une fois finie la journée de travail*.” Nous y sommes : voilà bien l’aveu. “La ville” est ressentie comme “l’enfer”, on ne pense qu’à s’en évader ou à aller vivre en province, alors que, pour des générations, la grande ville, objet d’émerveillements, était le seul endroit où il valût la peine de vivre. Pourquoi ce revirement ? Pour une seule raison : la bagnole a rendu la grande ville inhabitable. Elle l’a rendu puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée au point que les gens n’ont plus envie de sortir le soir. Alors, puisque les bagnoles ont tué la ville, il faut davantage de bagnoles encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des banlieues encore plus lointaines. Impeccable circularité : donnez-nous plus de bagnoles pour fuir les ravages que causent les bagnoles.

D’objet de luxe et de source de privilège, la bagnole est ainsi devenue l’objet d’un besoin vital : il en faut une pour s’évader de l’enfer citadin de la bagnole. Pour l’industrie capitaliste, la partie est donc gagnée : le superflu est devenu nécessaire. Inutile désormais de persuader les gens qui désirent une bagnole : sa nécessité est inscrite dans les choses. Il est vrai que d’autres doutes peuvent surgir lorsqu’on voit l’évasion motorisée le long des axes de fuite : entre 8 heures et 9 h 30 le matin, entre 5 h 30 et 7 heures le soir et, les fins de semaine, cinq à six heures durant, les moyens d’évasion s’étirent en processions, pare-chocs contre pare-chocs, à la vitesse (au mieux) d’un cycliste et dans un grand nuage d’essence au plomb. Que reste-t-il quand, comme c’était inévitable, la vitesse plafond sur les routes est limitée à celle, précisément, que peut atteindre la voiture de tourisme *la plus lente*...

Juste retour des choses : après avoir tué la ville, la bagnole tue la bagnole. Après avoir promis à tout le monde qu’on irait plus vite, l’industrie automobile aboutit au résultat rigoureusement prévisible que tout le monde va plus lentement que le plus lent de tous, à une vitesse déterminée par les lois simples de la dynamique des fluides. Pis : inventée pour permettre à son propriétaire d’aller où il veut, à l’heure et à la vitesse de son choix, la bagnole devient, de tous les véhicules, le plus serf, aléatoire, imprévisible et incommode : vous avez beau choisir une heure extravagante pour votre départ, vous ne savez jamais quand les bouchons vous permettront d’arriver. Vous êtes rivé à la route (à l’autoroute) aussi inexorablement que le train à ses rails. Vous ne pouvez, pas plus que le voyageur ferroviaire, vous arrêter à l’improviste et vous devez, tout comme dans un train, avancer à une vitesse déterminée par d’autres. En somme, la bagnole a tous les désavantages du train — plus quelques-uns qui lui sont spécifiques : vibrations, courbatures, dangers de collision, nécessité de conduire le véhicule — sans aucun de ses

avantages.

Et pourtant, direz-vous, les gens ne prennent pas le train. Parbleu : comment le prendraient-ils Avez-vous déjà essayé d'aller de Boston à New York en train ? Ou d'Ivry au Tréport ? Ou de Garches à Fontainebleu ? Ou de Colombes à l'Isle Adam ? Avez-vous essayé, en été, le samedi ou le dimanche ? Eh bien ! essayez donc, courage ! Vous constaterez que le capitalisme automobile a tout prévu : au moment où la bagnole allait tuer la bagnole, il a fait disparaître les solutions de rechange : façon de rendre la bagnole obligatoire. Ainsi, l'État capitaliste a d'abord laissé se dégrader, puis a supprimé, les liaisons ferroviaires entre les villes, leurs banlieues et leurs couronnes de verdure. Seules ont trouvé grâce à ses yeux les liaisons interurbaines à grande vitesse qui disputent aux transports aériens leur clientèle bourgeoise. L'aérotrain, qui aurait pu mettre les côtes normandes ou les lacs du Morvan à la portée des pique-niqueurs parisiens du dimanche, servira à faire gagner quinze minutes entre Paris et Pontoise et à déverser à ses terminus plus de voyageurs saturés de vitesse que les transports urbains n'en pourront recevoir. Ça, c'est du progrès !

La vérité, c'est que personne n'a vraiment le choix : on n'est pas libre d'avoir une bagnole ou non parce que l'univers suburbain est agencé en fonction d'elle — et même, de plus en plus, l'univers urbain. C'est pourquoi la solution révolutionnaire idéale, qui consiste à supprimer la bagnole au profit de la bicyclette, du tramway, du bus et du taxi sans chauffeur, n'est même plus applicable dans les cités autoroutières comme Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes ou même Bruxelles, modelées pour et par l'automobile. Villes éclatées, s'étirant le long de rues vides où s'alignent des pavillons tous semblables et où le paysage (le désert) urbain signifie : "*Ces rues sont faites pour rouler aussi vite que possible du lieu de travail au domicile et vice versa. On y passe, on n'y demeure pas. Chacun, son travail terminé, n'a qu'à rester chez soi et toute personne trouvée dans la rue la nuit tombée doit être tenue pour suspecte de préparer un mauvais coup*." Dans un certain nombre de villes américaines, le fait de flâner à pied la nuit dans les rues est d'ailleurs considéré comme un délit.

Alors, la partie est-elle perdue ? Non pas ; mais l'alternative à la bagnole ne peut être que globale. Car pour que les gens *puissent* renoncer à *leur* bagnole, il ne suffit point de leur offrir des moyens de transports collectifs plus commodes : *il faut qu'ils puissent ne pas se faire transporter du tout* parce qu'ils se sentiront chez eux dans leur quartier, leur commune, leur ville à l'échelle humaine, et qu'*ils prendront plaisir à aller à pied de leur travail à leur domicile* — à pied ou, à la rigueur, à bicyclette. Aucun moyen de transport rapide et d'évasion ne compensera jamais le malheur d'habiter une ville inhabitable, de n'y être chez soi nulle part, d'y *passer* seulement pour travailler ou, au contraire, pour s'isoler et dormir.

"*Les usagers*, écrit Illich, *briseront les chaînes du transport surpuissant lorsqu'ils se remettront à aimer comme un territoire leur îlot de circulation, et à redouter de s'en éloigner trop souvent*." Mais, précisément, pour pouvoir aimer "son territoire", il faudra d'abord qu'il soit rendu *habitable* et non pas *circulable*

: que le quartier ou la commune redevienne le microcosme modelé par et pour toutes les activités humaines, où les gens travaillent, habitent, se détendent, s’instruisent, communiquent, s’ébrouent et gèrent en commun le milieu de leur vie commune. Comme on lui demandait une fois ce que les gens allaient faire de leur temps, après la révolution, quand le gaspillage capitaliste sera aboli, Marcuse répondit : “*Nous allons détruire les grandes villes et en construire de nouvelles. Ça nous occupera un moment*.”

On peut imaginer que ces villes nouvelles seront des fédérations de communes (ou quartiers), entourées de ceintures vertes où les citadins — et notamment les “écoliers” — passeront plusieurs heures par semaine à faire pousser les produits frais nécessaires à leur subsistance. Pour leur déplacements quotidiens, ils disposeront d’une gamme complète de moyens de transport adaptés à une ville moyenne : bicyclettes municipales, trams ou trolleybus, taxis électriques sans chauffeur. Pour les déplacements plus importants dans les campagnes, ainsi que pour le transport des hôtes, un pool d’automobiles communales sera à la disposition de tous dans les garages de quartier. La bagnole aura cessé d’être besoin. C’est que tout aura changé : le monde, la vie, les gens. Et ça ne se sera pas passé tout seul.

Entre-temps, que faire pour en arriver là ? Avant tout, ne jamais poser le problème du transport isolément, toujours le lier au problème de la ville, de la division sociale du travail et de la compartimentation que celle-ci a introduite entre les diverses dimensions de l’existence : un endroit pour travailler, un autre endroit pour “habiter”, un troisième pour s’approvisionner, un quatrième pour s’instruire, un cinquième pour se divertir. L’agencement de l’espace continue la désintégration de l’homme commencée par la division du travail à l’usine. Il coupe l’individu en rondelles, il coupe son temps, sa vie, en tranches bien séparées afin qu’en chacune vous soyez un consommateur passif livré sans défense aux marchands, afin que jamais il ne vous vienne à l’idée que travail, culture, communication, plaisir, satisfaction des besoins et vie personnelle peuvent et doivent être une seule et même chose : l’unité d’une vie, soutenue par le tissu social de la commune.

Pour plus d’infos :
http://infokioskenbullant.c.la
Pour nous contacter :
infokioskenbullant@no-log.org